

Bergamo-Treviglio, altolà dal ministero

L'iter dell'autostrada. Il dicastero all'Ambiente chiede «consistenti chiarimenti»: studi del traffico aggiornati, un'analisi comparativa di tutte le alternative, compresa la «zero». Chiesta una nuova analisi costi-benefici

PATRIK POZZI

Consistenti chiarimenti e integrazioni documentali, modifiche del tracciato, maggiori mitigazioni ambientali e uno studio del traffico più approfondito.

Sono le prime richieste che il ministero dell'Ambiente ha espresso nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via) in corso per l'autostrada Bergamo-Treviglio, dopo aver analizzato le osservazioni arrivate dalla struttura tecnica della Regione, Comuni, associazioni, parchi, fondazioni e privati.

Un documento di 50 pagine che la Commissione tecnica di Verifica dell'impatto ambientale (Via) e Vas del dicastero ha inviato a Concessionari autostrade lombarde (Cal) e per conoscenza a tutti gli altri enti interessati.

Il primo appunto tocca il tema «Aspetti procedurali e programmatici»: «L'infrastruttura - si legge - dovrà essere analizzata con gli strumenti di pianificazione territoriale vigenti e non alla luce dell'utilizzo di Pgt (Piani del governo del territorio) superati come rilevato da più di una osservazione». Sempre da questo punto di vista viene richiesta anche un'analisi e valutazione «della relazione costi-benefici del progetto, sulla base di studi del traffico attuale e del fatto che l'opera non collegherà la Tangenziale Sud di Bergamo con la Pedemontana (A36), come da progetto origi-

nariamente approvato in Conferenza di servizi, ma solo con la Brebemi (A35)».

Le richieste di integrazioni si fanno più pesanti quando si parla di «Alternative progettuali». Nello studio di impatto ambientale presentato dal proponente - Autostrade bergamasche spa - viene rilevata la mancanza di un'analisi comparativa completa di tutte le alternative, «compresa l'alternativa zero (che prevede il non realizzare nulla, ndr) che è stata valutata solo sotto il profilo delle emissioni inquinanti e acustiche, senza applicare la stessa metodologia di analisi ambientale utilizzata per le alternative di tracciato. Ne deriva la necessità di estendere anche all'alternativa zero una valutazione completa e omogenea al fine di dimostrare che la soluzione progettuale scelta rappresenta l'opzione a minor impatto ambientale».

Il ministero chiede poi che nell'ambito delle analisi delle alternative vengano valutati «diversi tracciati che non interferiscano con aree agricole, cascinie o altri elementi di rilevanza ambientale e paesaggistica, come i Plis della Gera D'Adda e del rio Morla e delle Rogge, della Valle del Lupo a Treviglio, nonché dell'Oasi Renova Park di Pontirolo». Viene inoltre chiesto di motivare dal punto di vista ambientale «la scelta di realizzare l'asse stradale in trincea invece che secondo altre configurazioni». In termini di «Atmo-



UN rendering del tracciato della Bergamo-Treviglio

Si chiede anche di valutare il collegamento con Brebemi, anziché con Pedemontana

sfera e clima» viene rilevato «che la documentazione risulta non esaustiva»: vengono pertanto avanzate 31 richieste di integrazioni. Lo stesso avviene per quanto riguarda la tematica «Ambiente idrico»: in questo caso sono 15 le richieste di chiarimenti avanzate fra cui c'è «un'analisi circa il potenziale aumento del rischio idrogeologico dei territori a causa delle modifiche all'assetto morfologico. Si richiedono quindi adeguati approfondimenti, soprattutto in considerazione del-

l'area tra il Comune di Levate e quello di Dalmine che rientra tra le aree a rischio alluvioni medio-alto».

In tema di «Suolo e sottosuolo» viene chiesto di integrare lo studio di impatto ambientale «con un'analisi più approfondita delle colture agricole compromesse permanentemente a seguito della realizzazione dell'infrastruttura. In particolare, è necessario riportare non solo la quantificazione delle superfici sottratte all'uso agricolo, ma anche la tipologia culturale inte-

ressata al fine di valutare con maggiore precisione la portata della perdita». Per quanto riguarda la «Biodiversità, ecosistemi e paesaggio», il ministero dell'Ambiente avanza già una precisa richiesta: «Considerata la localizzazione dell'opera - si legge nel documento - si ritiene necessaria l'implementazione delle misure di mitigazione e compensazione predisposte, che al momento risultano insufficienti».

In tema di «Viabilità» appunto vengono anche fatti allo studio del traffico contenuto nello studio di impatto ambientale presentato dal privato: viene chiesto un approfondimento dell'attrattiva dell'opera «rispetto alla viabilità locale, tenendo conto del pedaggio previsto, delle concorrenti misure di potenziamento infrastrutturale e del trasporto pubblico». Diverse sono infine le integrazioni richieste sui piani di monitoraggio del clima acustico: «I punti di misura scelti appaiono insufficienti per un monitoraggio correttamente rappresentativo». Su biodiversità e suolo, «il monitoraggio previsto, basato esclusivamente su campionamenti nelle fasi di ante operam e post operam, risulta insufficiente a garantire un controllo adeguato delle condizioni del suolo durante l'intero ciclo dei lavori», delle acque superficiali e dell'atmosfera per la quale la documentazione fornita non è ritenuta sufficiente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA